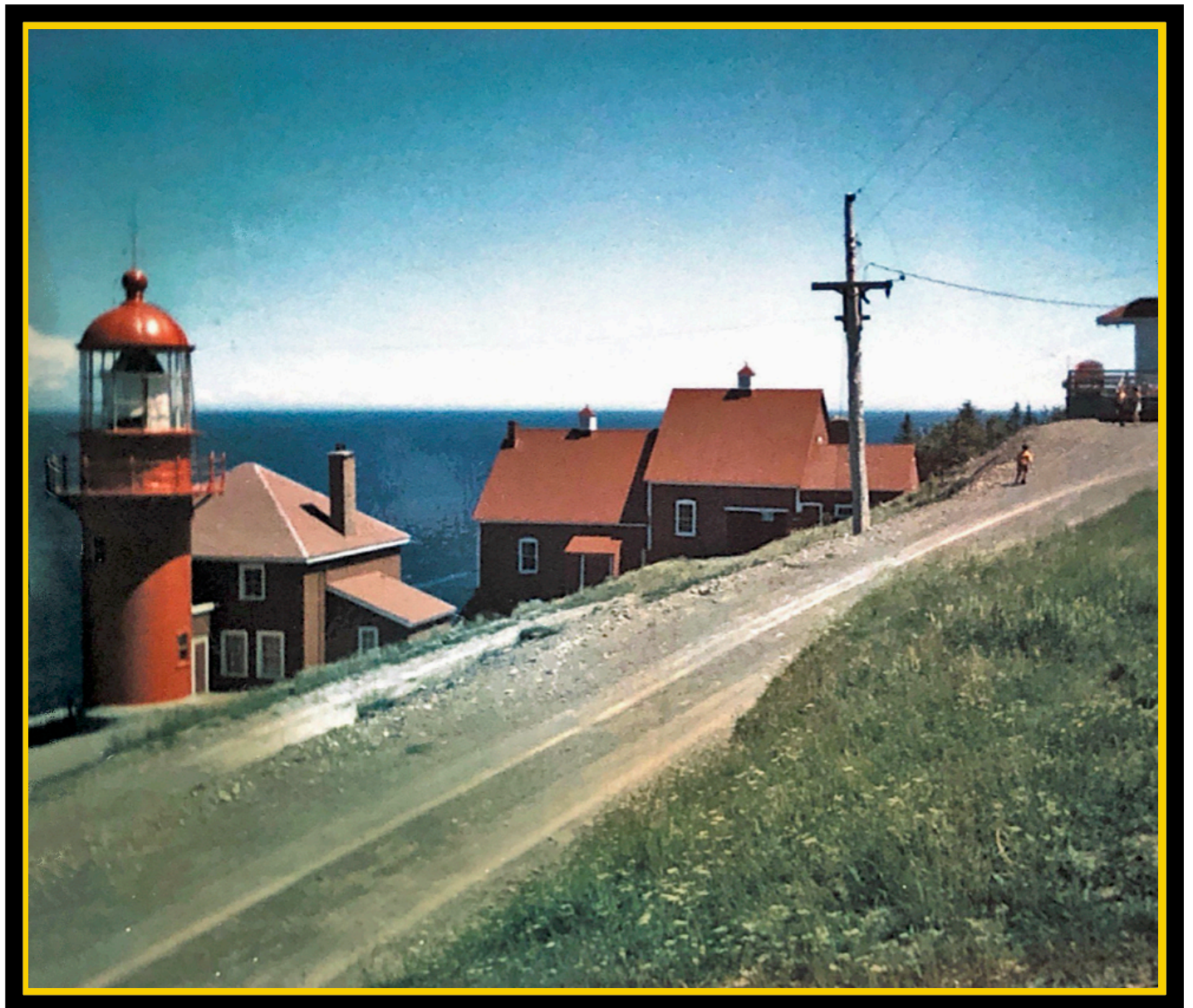


LE    
**BULLETIN**  
DES AMIS DES PHARES

NUMÉRO : 34

Printemps 2022



## **Dans le Journal du gardien du phare, ce mois-ci nous avons :**

En page couverture	Page : 1
Mot de la présidente	Page : 2
Rencontre des Amis des phares	Page : 2
Les travaux de restauration du phare de l'île Verte	Pages : 3 à 7
Changement de direction à Pointe-au-Père	Pages : 7 à 10
La Journée québécoise des phares	Page : 11
Le naufrage du Brick ACADIA à l'île Verte en 1831	Pages : 12 à 18
Femme et phares : Judith Element fille de gardien de phare	Pages : 18 à 27
Pointe-à-la-Renommée, un virage numérique	Page : 27
La roue à gouverner du bateau-phare No 7	Pages : 28 à 31
Phare d'Ukraine	Page : 31 - 32
Corporation île-aux-Perroquets	Page : 33
Rétrospective journalistique	Pages : 33 - 34
Ozéniphare Delisle	Page : 35
Comité du Bulletin	Page : 36

### **En page couverture**

Le phare de Pointe-à-la-Renommée au début des années 1970. Le phare a été automatisé en novembre 1975. Photo collection Judith Element

### **Mot de la présidente**

Bonjour Amis des phares du Québec,

La saison touristique 2022 s'amorce et je souhaite que cette saison touristique soit excellente pour tous. La saison 2021 fut aussi une saison avec certaines restrictions mais, malgré tout, plus facile que celle de 2020 pour beaucoup d'entre vous.

La 21<sup>e</sup> Assemblée générale annuelle, a eu lieu à Rimouski à l'automne 2021 et le Conseil d'administration a été réélu en 2021 avec pour membres Lucie Bergeron comme présidente, Annemarie Bourassa comme secrétaire, Arlette Fortin comme trésorière et avec un ajout, Ladd Johnson. Un poste est vacant.

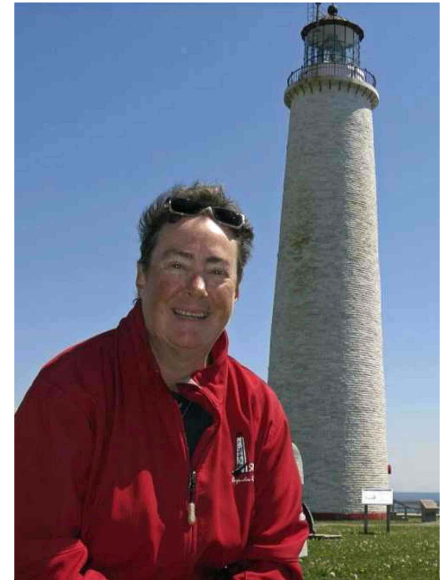
Il a été décidé par les membres présents à l'Assemblée générale annuelle que le prochain rendez-vous serait ouvert à tous les Amis des phares du Québec qu'ils soient membres ou non et que le rendez-vous serait sous forme de rencontre/réunion pour échanger sur nos phares et nos préoccupations quant à leur avenir.

La prochaine rencontre aura lieu à Saint-Jean-Port-Joli en septembre 2022 et sera organisée par Les Amis du Port-Joli, responsables du phare du Pilier-de-Pierre. À cette rencontre, on décidera du lieu de la rencontre de l'année suivante. Le Bulletin des Amis des phares servira à transmettre les informations des Assemblées générales annuelles. Les détails se trouvent un peu plus loin dans ce Bulletin.

Nous espérons que vous pourrez reprendre les activités sur vos sites et recevoir les touristes cet été 2022.

Je vous souhaite un beau printemps et un bel été rempli d'espoir malgré la crise que nous traversons à nouveau. En espérant que nous pourrions reprendre nos activités cet été 2022 et que ce soit une excellente saison touristique pour tous.

Lucie Bergeron  
Phare de Cap-des-Rosiers  
Présidente de la Corporation des gestionnaires de phares  
de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent



## **Rencontre des Amis des phares en septembre 2022**

Chers Amis des phares,

Vous êtes tous conviés à une rencontre de partage, d'échanges et d'informations sur nos merveilleux phares et leurs activités de la dernière année ! En plus, si la météo le permet, une visite du phare sera offerte ! Cette rencontre aura lieu la fin de semaine des 9-10-11 septembre prochains à St-Jean-Port-Joli.

Au menu, réunion/échanges, visite du phare du Pilier-de-Pierre, au large de St-Jean-Port-Joli (si la météo le permet), apéro, souper, etc. Notez que les frais liés aux repas et au coucher (s'il y a lieu) devront être assumés par les participants.

Pour des raisons de logistique, si vous êtes intéressés avisez-nous à :

[corporation@routedesphares.qc.ca](mailto:corporation@routedesphares.qc.ca)

Les détails vous seront envoyés plus tard cet été !

## **Les travaux de restauration du phare de l'île Verte sont terminés**

(Par : Jean Cloutier avec les commentaires de Mme Louise Newbury)

Suite à la Loi S-215, dite *Loi sur la protection des phares patrimoniaux*, le phare de l'île Verte a été désigné comme édifice patrimonial en 2016. Mais il ne faut pas se faire d'illusions, car cette Loi servait principalement au gouvernement canadien à se débarrasser de la responsabilité et de l'entretien de ces tours patrimoniales que sont les phares. La vraie désignation avait eu lieu en 1974 par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, qui avait reconnu et classé le phare avec le plus haut statut de protection et de conservation patrimoniale. En 1975, elle y avait installé une plaque commémorative en laiton.

Dans le sillage de la Loi S-215, le phare de l'île Verte a donc été cédé le 9 janvier 2017 à la municipalité de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs par le gouvernement du Canada. Ce transfert de propriété a été accompagné d'une subvention de 265 000 \$ pour restaurer et remettre aux normes ce plus vieux phare du Saint-Laurent dont l'entretien avait été grandement négligé depuis le départ du dernier gardien de phare en 1972. Cette subvention était associée à une liste des travaux à effectuer pour la mise à niveau du phare et à une estimation des travaux qui correspondait au montant de la subvention.

Ce qui devait être, au départ, un projet de réfection assez simple s'est avéré très complexe, parsemé d'embûches et très coûteux pour une des plus petites municipalités du Québec. Selon l'entente, la Municipalité avait deux ans pour réaliser les travaux. Cependant, le ministère des Pêches et des Océans s'était engagé, en plus d'assumer les dépenses liées au déchaussement du phare (inclus dans la subvention), à fournir les plans d'ingénierie couvrant ces travaux. La Municipalité a dû relancer le ministère des Pêches et des Océans à plusieurs reprises pour obtenir ces documents. Il semble y avoir eu une perte d'information entre le départ à la retraite de la personne qui avait piloté le dossier de transfert de propriété et l'arrivée de son remplaçant. Il a fallu un an de discussion avec le Ministère pour obtenir la confirmation que ces documents essentiels à l'appel d'offres seraient fournis. La Municipalité a pu obtenir les documents finaux seulement en mars 2019. De plus, le délai de deux ans mentionné dans l'entente ne tenait pas compte de la réalité sur le terrain, des difficultés d'accès au territoire insulaire, des contraintes imposées par le climat et de la courte période dans l'année où les travaux pouvaient être réalisés (de juin à la fin octobre).

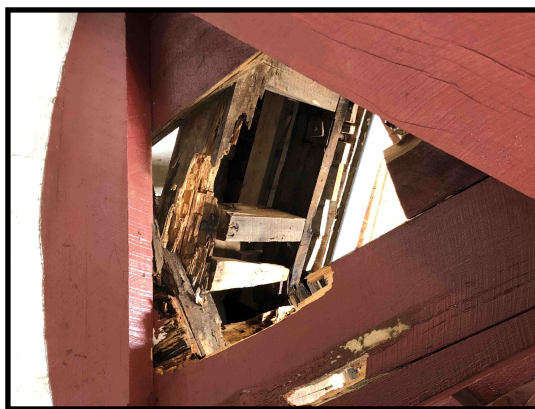
Après la réception des plans d'ingénierie, la Municipalité a procédé à l'appel d'offres pour l'ensemble des travaux en mars 2019. Malheureusement, à l'ouverture des soumissions il est apparu clairement que l'aide financière de 265 000 \$ reçue du ministère des Pêches et des Océans était nettement insuffisante pour réaliser l'ensemble des travaux de mise à niveau puisque la plus basse soumission (327 564 \$) était supérieure au budget disponible. La Municipalité a dû retrancher une partie des travaux de l'appel d'offres de façon à pouvoir réaliser au moins une première phase des

travaux. La consolidation de la base du phare, la mise aux normes de l'entrée et la réfection de la lanterne et du toit du phare ont été retenues comme travaux prioritaires pour une première phase des travaux. La Municipalité a dû retourner en soumissions avec cette portée réduite des travaux qui ont pu finalement être réalisés entre mai 2019 et juin 2021.

En plus des travaux détaillés dans l'appel d'offres de la phase 1, la Municipalité a été confrontée à des conditions de chantier générant des coûts additionnels. Des vices cachés ont en effet été découverts à la suite de l'apparition de moisissure au niveau d'un des planchers. Intriguée par ces indices, la Municipalité a demandé à l'entrepreneur d'ouvrir le toit, les murs et le plancher, au niveau de la lanterne afin d'explorer les espaces non accessibles.



Le plafond sous la lanterne avec la moisissure  
Photo : Jean Cloutier



Travaux de réfection du plancher de la lanterne  
Photo : Louise Newbury

Des dommages considérables à la structure et au plancher qui supportent la lanterne ainsi qu'au toit adjacent ont été découverts. Les éléments affectés par la pourriture ont été enlevés et l'entrepreneur a procédé à la reconstruction des éléments de charpente et de plancher. Un traitement antifongique a été appliqué pour éliminer la présence de moisissure résiduelle. Ces importants dommages à la structure ont été causés par des infiltrations d'eau, au niveau de la toiture. Considérant l'ampleur des dommages, force est de constater que l'eau s'infiltrait depuis fort longtemps, bien avant le transfert de propriété du gouvernement fédéral à la Municipalité.

À la fin de la phase 1, la Municipalité avait déjà engagé 277 273 \$ sur l'aide monétaire de 265 000 \$, ce qui représentait déjà un manque à gagner de 12 273 \$. Et les travaux de la phase 2 n'étaient pas encore couverts.

La Municipalité a donc dû demander au ministère des Pêches et des Océans une révision de l'aide monétaire initiale pour l'aider à finaliser les travaux de la phase 2. Aucun retour à ce jour ! Devant l'urgence d'agir et ne voulant pas que le sort du phare de l'île Verte ne repose que sur la volonté d'intervenir ou non du ministère des Pêches

et des Océans, la Municipalité a sollicité, de façon parallèle, le *Programme national de partage des frais pour les lieux patrimoniaux*, qui est sous la responsabilité de l'Agence Parcs Canada. Une demande d'aide financière a été déposée en décembre 2019. Au mois de juillet 2020, la Municipalité a obtenu la confirmation d'une aide monétaire du programme et la Municipalité a pu procéder à un nouvel appel d'offres pour la phase 2 des travaux qui consistait principalement au remplacement des fenêtres, de la porte et à la peinture des surfaces intérieures et extérieures du phare. Les travaux ont été finalement réalisés entre le mois de mai et le mois de novembre 2021.



Réfection de la lanterne  
Photos : Louise Newbury



Préparatifs pour l'installation des fenêtres  
Photo : Jean Cloutier

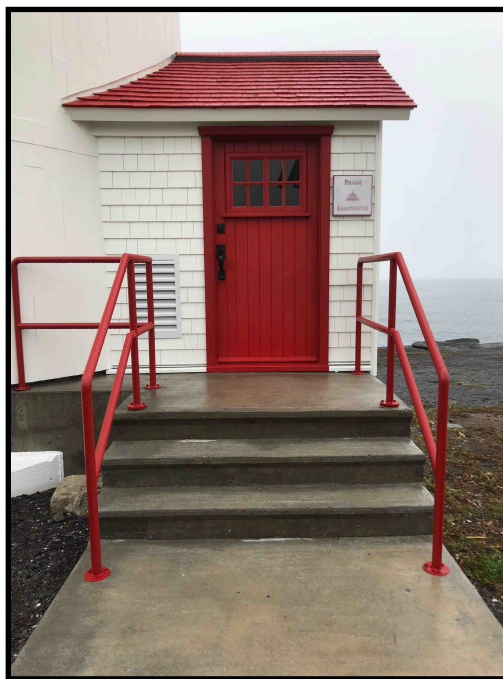
Au final, les travaux de la phase 2 du projet ont coûté 101 475,32 \$, financés en partie par le *Programme national de partage des frais pour les lieux patrimoniaux* pour un montant de 50 738 \$ et par le *Fonds de soutien à la ruralité de la MRC de Rivière-du-Loup* pour un montant de 10 000 \$. La Municipalité s'est retrouvée dans l'obligation de contribuer financièrement aux travaux de la phase 2 pour un montant de 40 738 \$. Ce montant étant réparti de la façon suivante : 23 738 \$ en argent et en temps et 17 000 \$ qu'elle a dû puiser dans son programme TECQ pour couvrir le reste en sacrifiant d'autres projets. De plus, la Municipalité a dû verser un montant additionnel de 14 641 \$ en frais d'honoraire de professionnel pour les documents d'appel d'offres d'une deuxième phase.

Pour réaliser les deux phases des travaux, c'est un montant de 67 652 \$ (12 273 \$ pour la phase 1, 40 738 \$ pour la phase 2 et d'un montant additionnel de 14 641 \$ en frais d'honoraire professionnel) que la Municipalité a dû assumer alors que les travaux devaient être complètement couverts par l'aide monétaire accordée par ministère des Pêches et des Océans lors de la cession du phare à la Municipalité.

Il ne faut pas se le cacher, une grosse partie des travaux de réfection était de réparer ce que le gouvernement avait fait comme réfections en 1983. Par exemple, les vitres de la lanterne étaient à l'époque fixées à la structure avec un cadre de laiton qui ne rouille pas. En 1983, cet élément important a été changé pour du fer, sachant très bien qu'il n'y avait plus de gardien pour l'entretenir. Ces pièces ont donc rouillé et se sont perforées. Lors de la même intervention, il a 40 ans, les fenêtres de chaque étage avaient été changées pour des fenêtres simples en pin. Encore une fois, sans les bons soins d'un gardien, elles ont tôt fait de pourrir et laisser infiltrer de l'eau dans le phare.

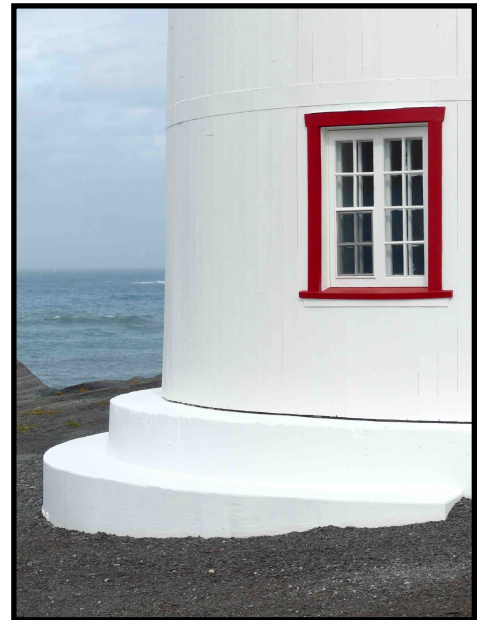


L'entrée du phare avant les travaux  
Photo : Jean Cloutier



L'entrée du phare après les travaux  
Photo : Jean Cloutier

Néanmoins le résultat est remarquable. Du haut du ventilateur, la lanterne, les fenêtres et la tour jusqu'au sol, le phare a enfin eu droit à une restauration adéquate. Tous les éléments brisés, défectueux ou pourris ont été changés ou réparés en plus d'être repeints. La petite annexe de l'entrée a aussi été restaurée et la porte a été changée. L'accès au phare, dont le béton avait été mangé par les années, était aussi sur la liste des réfections en y ajoutant une garde métallique qui n'existait pas avant. Question de sécurité pour les futurs visiteurs.



La Municipalité a bien rempli son rôle de nouvelle gardienne du phare de l'île Verte et elle a bien l'intention de poursuivre dans la même voie. Par ses efforts et son implication monétaire, elle a démontré sa volonté de préserver ce bâtiment exceptionnel qui est le plus vieux phare construit sur le Saint-Laurent. Elle poursuit maintenant ses efforts de rénovation de l'ensemble des bâtiments de la Station du phare de l'île Verte. La maison du gardien a été rénovée en 2021 et cette année, c'est la maison de l'assistant-gardien qui sera rénovée. Les autres bâtiments suivront.

**Note :** Nous désirons souligner le travail exceptionnel et tout le temps investi par la mairesse Mme Louise Newbury qui a piloté le dossier de la réfection de ce phare. Toutes nos félicitations madame Newbury pour cette belle réalisation.

## Changement de direction au Site historique maritime de la Pointe-au-Père

(Par : Annemarie Bourassa)



Site historique maritime de la Pointe-au-Père

Serge Guay a fait ses premiers pas comme responsable de l'interprétation du Musée de la mer (maintenant SHMP) en 1989 alors que l'organisme était installé dans les



bâtiments de la station de phare de Pointe-au-Père. Son leadership et son dynamisme ont été vite remarqués. À preuve, à peine un an plus tard, soit le 20 février 1990, il devient directeur de l'institution.

Dès les premières années, son souci d'innover se reflète par le développement accéléré qu'a connu l'organisme et par l'augmentation marquée de l'achalandage ! Par la suite, a commencé l'ère de la création de projets originaux, que ce soit un spectacle de marionnettes géantes, un « Été yellow » ou le renouvellement de l'exposition permanente sur l'histoire de *l'Empress of Ireland*. Serge a toujours cherché l'angle différent qui ferait en sorte que la réalisation ait une touche originale et qu'elle se démarque !

À travers ses années à la direction du SHMP, il s'est entouré d'une équipe solide qu'il a toujours su stimuler afin d'aller un peu plus loin dans la muséologie ! Je suis bien placée pour le dire puisque cela fait plus de 30 ans que nous travaillons ensemble. Nous pourrions croire qu'à l'aube de sa retraite, son rythme diminuerait mais ce n'est pas le cas ! Serge a toujours été celui par qui l'étincelle, la bonne idée, la folie créatrice arrive. De plus, son leadership dynamique et stimulant est toujours bien vivant ! Comme mentionné plus tôt, elles sont nombreuses ses réalisations qui ont fait en sorte que le parcours de notre institution soit exceptionnel. Passer de petit musée à attraction majeure, en région, n'est pas une mince tâche !



Serge en 2008 préparant l'arrivée du sous-marin Onondaga (Photo : Annemarie Bourassa)

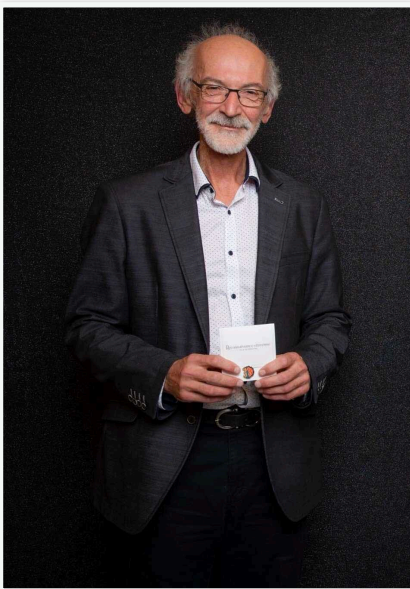
Le projet qui illustre le mieux son parcours est sans contredit celui du sous-marin *Onondaga* ! Dès le début en janvier 2001 jusqu'à l'ouverture au public en juin 2009, Serge n'a cessé de travailler d'arrache-pied, ne laissant rien au hasard et tirant sur

toutes les ficelles à la fois ! Résultat : un achalandage « pré-sous-marin » en 2008 de 28 000 visiteurs et un achalandage « post sous-marin » en 2009 de 92 000 visiteurs. Mais les chiffres ne sont qu'un aspect du succès ! La plus belle réussite est certainement le taux de satisfaction très élevé de la clientèle. Il faut se rappeler que les années précédant l'ouverture ont été ardues ! C'est bien beau pousser l'originalité jusqu'à avoir « une idée de fou », pour le citer, mais il faut être conséquents et donc entamer des négociations avec la Défense nationale alors propriétaire du sous-marin, vivre avec cinq changements de localisation pour le sous-marin, chercher et inventer une méthode de halage et d'installation à des coûts raisonnables pour l'OBNL que nous sommes, etc.

Les derniers mois ont été difficiles avec le renversement, à deux reprises, de ce mastodonte de 1 400 tonnes. Jamais Serge n'a jeté l'éponge, au détriment de sa propre santé ! Jamais il ne s'est avoué vaincu ! Au contraire, il a su utiliser toutes les embûches comme tremplin vers une autre solution. Il aurait été très facile de tourner un peu les coins ronds, de choisir les solutions faciles, mais non ! Serge Guay n'est pas de cet acabit.

Je n'oublierai jamais, à la mi-mai 2009, un mois avant l'ouverture, le jour où Serge a refusé la narration de l'audioguide de la visite du sous-marin proposée par la firme engagée ! Pas question d'accepter quelque chose qui n'est pas à la hauteur ! Et, comme il sait s'entourer, c'est un de nos collègues qui s'est déplacé à Québec et qui a rectifié le tir, donnant un résultat qui est encore utilisé, dix ans après et que nous n'envisageons même pas de changer !

Il aurait aussi été facile de souffler un peu, de vivre un an d'opération avant de mettre sur pied l'activité « Nuit à bord » du sous-marin (activité à petit volume, mais innovatrice et très populaire) mais dans la tête de Serge, il n'en a jamais été question. Pourquoi attendre ? Même si les journées font déjà plus de 24 h et que la somme de travail est déjà plus grosse que prévu ! Après tout, installer un sous-marin sur la berge, en rendre l'accès facile, y faire des travaux pour le transformer de navire remisé depuis neuf ans en navire-musée, organiser le programme d'interprétation, construire un bâtiment d'accueil, former une toute nouvelle équipe, en sept mois, c'est tout simple !



À travers toute cette période difficile et intense, car elle le fut ; il fallait continuer d'opérer, de gérer le quotidien de l'équipe et du musée et, en plus, faire face aux médias et aux critiques inévitables d'une partie de la population ! Plus de 10 ans plus tard, le résultat est encore exceptionnel ! Le petit musée qui accueillait 15 000 visiteurs en 1992 en accueille maintenant en moyenne 85 000. C'est un organisme dont la santé était fragile et qui était à la merci de plusieurs éléments. Il jouit maintenant d'une notoriété et d'une stabilité financière qui ont fait leurs preuves.

Pour terminer, j'irais jusqu'à dire que, si nous avons réussi à

passer à travers une pandémie sans mettre notre survie en jeu, c'est grâce au travail acharné de Serge Guay pendant toutes ces années !

Nous serons nombreux à regretter l'apport de cet homme exceptionnel à sa communauté lors de son départ à la retraite ! Cependant, nous serons tout aussi nombreux à lui dire que c'est avec un profond sentiment de réussite, d'accomplissement qu'il peut maintenant passer le flambeau et essayer de se reposer !!!

Mais, le SHMP ne restera pas sans capitaine ! Nous sommes très heureux d'accueillir madame Hélène Théberge au poste de directrice générale. Hélène œuvre au sein de l'industrie touristique depuis plus de 20 ans. Ayant touché autant aux communications, à l'organisation qu'au service à la clientèle, elle a développé au fil des ans une expertise en développement touristique. Par le passé, elle a été chargée de cours en Techniques de tourisme au Cégep de Matane. Au cours des dix dernières années, elle a travaillé pour l'Association des croisières du Saint-Laurent afin de développer et promouvoir des croisières internationales au Québec. Elle a aussi siégé au sein du Conseil d'administration de la station nautique Rimouski-Mitis, la première au Québec. Ses expériences diversifiées dans le domaine du tourisme font donc d'elle la personne toute désignée pour occuper ce poste et pour poursuivre le travail de Serge.

Bienvenue Hélène ! Quant à Serge, nous lui souhaitons tous de prendre le temps de savourer ... le temps ! Bon vent !

Mme. Hélène Théberge, nouvelle  
directrice générale



## « La Journée québécoise des phares »

(Par Jean Cloutier)



La première édition de la Journée québécoise des phares a eu lieu à l'été **2016**. Lors de cette journée, qui se tient le **13 juillet** de chaque année, nous invitons les phares du Saint-Laurent à vous proposer des activités spéciales qui sont différentes d'un phare à l'autre. Les activités annuelles des deux dernières années ont été perturbées par la COVID. Ainsi, ce ne sont pas tous les phares qui participent ou qui ont la possibilité d'offrir un événement. C'est pourquoi nous vous conseillons de vous informer avant de vous déplacer cet été.

Que certains phares participent ou pas, le but de cette journée thématique est certainement de faire parler de nos phares, mais aussi de permettre aux gens de constater et d'apprécier les travaux de restauration et de mise en valeur qui ont été faits depuis quelques années.

**Pourquoi le 13 juillet ?** Parce que c'est la date où tout a commencé sur notre fleuve ! En effet, le 13 juillet 1801, le gouverneur a reçu les recommandations formulées par des capitaines de navires rattachés à la marine marchande. Cette pétition mettait en évidence le besoin d'améliorer la sécurité dans les eaux du Saint-Laurent en y implantant un réseau d'aides à la navigation.

*"It is suggested, that among other improvements a Light-House erected on Green Island, and buoys placed in different situation in the South Traverse would tend much to the safety of vessels, bound either up or down and greatly facilitate the navigation in those parts of the River, which are considered as the most difficult and dangerous between Bic and Québec."*

Par la suite, la Maison de la Trinité de Québec fut créée en 1805 et la construction d'un premier phare commença l'année suivante. Notre réseau de phares venait de voir le jour.

Vous pourrez consulter les différents médias sociaux au début de l'été pour connaître la programmation de chacun des phares ou visiter le site Internet de la Corporation des gestionnaires de phare et de l'estuaire du Saint-Laurent où nous afficherons la programmation au fur et à mesure que nous recevrons les informations. Nous vous encourageons donc à aller visiter un phare lors de cette journée spéciale ! Bon 13 juillet : Journée québécoise des phares !

<http://www.routedesphares.qc.ca/journee>

## LE NAUFRAGE DU BRICK ACADIA À L'ÎLE VERTE EN 1831 (Par : Jocelyn Lindsay)

Dans la chronique maritime du 22 octobre 1831 du *New Brunswick Courier*, on retrouve la note suivante :

*"The Acadia from Dublin, with passengers, bound to Quebec, has been wrecked in the St. Lawrence. The crew and passengers were saved, but twenty-seven of the latter afterwards died of measles."*

Malgré les informations limitées sur cet événement qui date de près de deux siècles, les éléments dont nous disposons suscitent notre intérêt, tant par les difficultés rencontrées que par l'ampleur de l'opération de sauvetage.

### LE NAUFRAGE TEL QUE DÉCRIT DANS *THE QUEBEC MERCURY*


La description faite dans le journal *The Quebec Mercury* du jeudi 13 octobre 1831 résume plus amplement l'événement et ses conséquences :

*« Un bateau à vapeur, le Royal William, est arrivé hier de l'île Verte, avec environ 160 passagers, de malheureux émigrants qui y ont fait séjour suite au naufrage de l'Acadia en provenance de Dublin. Ils étaient dans un état de grande souffrance et parmi eux plusieurs décès se sont produits, soit de 25 à 30 selon ce qui a pu être constaté ; et parmi eux, selon ce que nous avons entendu, des deux tiers aux trois quarts étaient des enfants qui avaient attrapé la rougeole, ou qui luttèrent encore contre cette épidémie ; chez les adultes qui étaient mal en point, la plupart étaient des hommes s'adonnant à la boisson et qui, ayant accès à des boissons fortes, sont morts sous son influence, combinée aux effets de la température. Parmi les passagers embarqués sur le bateau à vapeur, tous les enfants d'une même famille ont perdu l'usage de leurs membres, par la maladie ou par le froid. Toutefois, l'abri et la nourriture fournis à bord de ce bateau pendant le transport sur le fleuve, dur mais de courte durée, ont amélioré la présentation de la plupart de ces passagers ; il est néanmoins à craindre qu'une grande partie d'entre eux se retrouvera sur la charité publique. La plupart des hommes passagers de l'Acadia étaient des vétérans de l'armée qui avaient racheté leur pension ».*

Le Brick Acadia, avec à son bord plus de 250 passagers, a donc probablement fait naufrage sur les rochers appelés les Couillons à l'est du phare de l'île Verte ; c'est du moins ce qui s'est transmis dans les souvenirs de ma famille. On attribue à une erreur de pilotage l'échouement de ce voilier sur les récifs au nord-est du phare. Le bateau était parti de Dublin en Irlande et se dirigeait vers Québec. Il fut une perte totale mais heureusement les naufragés furent débarqués sains et saufs. Les passagers, des familles avec enfants et des vétérans de l'armée, venaient s'installer en Amérique.

Nous pouvons aussi mettre en lumière deux aspects intéressants, soit le rôle du gardien dont la qualité du travail fut attestée ainsi que la solution pour rembourser le gardien pour les provisions qu'il avait dû fournir. En effet, puisque plusieurs passagers

restèrent au phare pendant environ deux semaines, le gardien qui les accueillit dut sacrifier la récolte de ses champs.



SEANCES de la Maison de la Trinité.  
MARDI, 25 Octobre 1831.  
**B**ENJAMIN FORTIER, pilote pour  
et au-dessous de Québec, a perdu  
sa branche et a été démis de sa charge de  
pilote, pour avoir par défaut de soin et de  
diligence perdu le brick ACADIA, capit.  
Ths. Decant, commis à ses soins, en le  
jettant sur les battures de l'île Verte,  
dans le fleuve Saint-Laurent, où le dit brick est échoué et  
complètement perdu.  
3w Attesté, Wm. LINDSAY.

The Quebec Gazette 24 novembre 1831 . ANQ

## ÉLÉMENTS CONTEXTUELS DU SITE

Le phare, le premier à être construit au Québec, était en place depuis 1809. L'huile de baleine ou de loup-marin était utilisée pour alimenter les treize lampes du système d'éclairage disposées en deux rangées. L'installation d'un signal de brume ne viendra que 25 ans après ce naufrage, soit en 1856. Il y a lieu de croire qu'on habitait encore la première maison construite du temps du gardien Hambleton, même si elle avait sans doute été améliorée depuis sa construction initiale. En effet, celle qui fut détruite en 1959 avait été construite en 1859 contrairement à 1830, comme on l'a longtemps cru. C'est ce que précise un acte conclu devant le notaire John Heath, le 10 août 1859 à l'Isle-Verte.

La dangerosité de la navigation du côté sud du fleuve Saint-Laurent, dans le secteur de l'île Verte, était bien connue, ce qui explique aussi que le premier phare sur le Saint-Laurent y ait été construit. Dans leur article publié en 2006 dans *L'Estuaire*, Georges Pelletier et Lynda Dionne ont comptabilisé, entre 1826 et 1850, 45 naufrages, échouements et collisions dans le secteur de l'île Verte et autant dans le secteur de l'île Rouge.

## ÉLÉMENTS RELATIFS À LA FAMILLE DU GARDIEN

Le gardien, Robert Noël Lindsay, alors âgé de 31 ans, était en poste depuis 1827, ayant été confirmé à ce poste en remplacement de Charles Hambleton, après une expérience de navigateur et de travail pour la Maison de la Trinité. Il avait épousé Marguerite Mercure en 1826 et au moment du naufrage, quatre enfants étaient déjà nés : Eugénie

Edith, née le 20 janvier 1827, Guilbert William, le 24 mai 1828, Hortense Éléonore, 15 juillet 1829 et Joseph Charles, le 4 novembre 1830.



Gravure du naufrage d'un Brick (Coll. privé)

## LA GESTION DE L'ÉVÉNEMENT

La seconde partie du texte du *Quebec Mercury* nous donne une idée globale de la gestion de l'événement.

*« Pendant que nous écrivons à ce sujet, il doit être précisé par équité pour monsieur Lindsay, le gardien du phare de l'île Verte, qu'il a donné à ces sinistrés l'assistance et les facilités à sa disposition et que permettaient ses moyens très limités. Sa demeure, une habitation aux dimensions restreintes, a été grande ouverte pour accommoder les personnes les plus mal en point, et il fit don, pour ces passagers, de la production d'un champ de patates pour répondre à leurs besoins les plus pressants. Monsieur T. Currie, co-propriétaire et en charge de l'Acadia, retourna à l'épave dans une goélette, avant l'arrivée d'Halifax du Royal William. Il se fit une provision de monnaie en argent, et il la distribua aux personnes en bonne condition des deux sexes, qui n'étaient pas accompagnées d'une jeune famille et qui étaient capables de se rendre à Québec par*

*leurs propres moyens. Environ une centaine de ces passagers se sont rendus sur la rive sud et certains sont arrivés par la terre alors que d'autres sont parvenus dans des goélettes ou des bateaux à l'usage des pilotes. Monsieur Currie emporta un approvisionnement de trois tonnes de patates, ce qui, en plus de l'assistance fournie par monsieur Lindsay, a probablement sauvé les vies d'un grand nombre de ces pauvres personnes ».*

Également, dans son journal de bord daté du 19 octobre, un capitaine de yacht, nommé Maxwell, rapporte avoir embarqué sur son bateau, à partir de l'île Verte, dix passagers naufragés de l'Acadia et qu'il a dû, étant donné leur état, leur fournir du pain à partir des réserves de son bateau.

## **LES COMMUNICATIONS ENTRE LE GARDIEN DE PHARE ET LA MAISON DE LA TRINITÉ**

Peu de temps après l'accident, le gardien Robert Noël Lindsay écrit à la Maison de la Trinité pour faire état du naufrage et pour demander un certain remboursement de ses dépenses. Sa propre lettre était accompagnée de deux autres, formulées par des passagers de l'Acadia et témoignant de l'action du gardien de phare. Nous présentons plus bas ces lettres.

Le Conseil d'administration de la Maison de la Trinité, dans une réunion qui suivit de quelques semaines l'accident, prit connaissance des trois lettres précitées et formula les décisions suivantes :

- exprimer au gardien de phare l'appréciation du Conseil d'administration pour ses efforts et son humanité lors du dramatique naufrage de l'Acadia ;
- lui exprimer son regret de n'avoir aucun moyen à sa disposition pour l'aide fournie pour soulager l'équipage et les passagers du bateau ;
- transmettre une copie des trois lettres précitées au lieutenant-colonel Craig, secrétaire pour les affaires civiles, pour informer son excellence le gouverneur en chef et susciter une attention favorable de sa part ;
- transmettre une copie de cette dernière communication au gardien Robert Noël Lindsay.

## **LA LETTRE DU GARDIEN**

La demande de remboursement que fit le gardien, ainsi que les deux témoignages des passagers, nous fournissent aussi plusieurs informations complémentaires. Sa demande ayant été présentée officiellement au gouvernement en place, on peut imaginer à l'aspect protocolaire de la lettre qu'elle fut reformulée dans une forme appropriée pour être lue par les hautes instances du gouvernement. Elle parvint donc à



Son Excellence Matthew Lord Aylmer, celui-ci étant alors gouverneur en chef de l'Amérique du Nord britannique.

« *L'humble pétition de Robert Noël Lindsay, gardien du phare de l'île Verte,*

*Expose respectueusement :*

*Que le 28 septembre dernier, le Brick Acadia, de Dublin, destiné pour Québec, ayant plus de deux cent cinquante passagers à bord, fit totalement naufrage sur l'île Verte, mais par la Providence divine, les passagers furent débarqués à terre sains et saufs, quoique plusieurs moururent subséquemment par la rigueur du temps. Que le phare étant situé sur une partie de l'île proche de l'endroit où le naufrage eut lieu, et n'y ayant d'autre habitation qu'à une grande distance de là, votre pétitionnaire, par sentiment d'humanité et de devoir, n'épargna rien pour donner tous les secours qui étaient en son pouvoir à des infortunés jetés à la côte dans le plus parfait dénuement, et il demande de référer aux certificats ci-inclus en témoignage de sa conduite en cette occasion.*

*Votre pétitionnaire expose maintenant respectueusement qu'il a souffert une perte de quinze Livres pour les provisions qu'il a fournies, et pour le dommage qu'il a souffert dans ses biens en cette occasion, outre la grande incommodité où mit sa famille l'encombrement de sa maison, pour donner l'abri, pendant plus de deux semaines à ces malheureux naufragés, dont la plupart étaient bien malades. Votre pétitionnaire ne penserait pas à demander aucune indemnité pour ces pertes, si ses moyens le mettaient en état de les supporter, mais ayant une jeune famille à élever, et son seul salaire pour vivre, il demande qu'il plaise à Son Excellence de recommander à la Législature de lui accorder une rémunération au montant de la perte qu'il a soufferte.*

*Votre pétitionnaire ne peut conclure son mémoire sans témoigner sa reconnaissance des sentiments exprimés par Votre Excellence par la voie de la Maison de la Trinité, sur la conduite de votre pétitionnaire dans l'occasion ici mentionnée.*

*Et votre pétitionnaire ne cessera de prier ».*

*Signé à Québec par Robert Noël Lindsay, gardien du phare de l'île Verte, le 22 décembre 1831 (la lettre, d'abord écrite peu après l'accident, fut reformulée, signée et datée le 22 décembre, au moment où le gardien Lindsay se trouvait à Québec).*

## **APPUIS DE PASSAGERS DE L'ACADIA À CETTE DEMANDE**

Le 8 octobre, un passager du nom de Ep. Buttrel (sans doute assez riche, car il s'identifie comme ayant occupé une chambre à bord de l'Acadia) écrivit cette note à l'intention du gardien Lindsay au moment où il était encore à l'île Verte.

« *Monsieur,*

*Je ne puis penser à laisser cette île, sans témoigner mes sentiments à l'égard des attentions et de la bonté que moi et ma famille avons éprouvées depuis que nous sommes tombés sous votre protection le jour du malheureux naufrage de l'Acadia ; et sans dire que vous en avez agi de la manière la plus désintéressée, la plus humaine et la plus bienveillante, non seulement envers nous, mais envers tous les malheureux*

*passagers, et que vous avez sacrifié la santé et l'aise de toute votre famille. Vous êtes en liberté de faire de cette lettre l'usage qu'il vous plaira ».*

Le maître de l'Acadia, Thomas Decent, écrivit aussi une note (non précisément datée) que plusieurs passagers ont cosignée : William King, Patrick O'Reilly chirurgien, James Madden, Francis Dalt, Denis Cuddy, Michael Lyons et E. Armstrong.

*« Nous, soussignés, passagers à bord du Brick Acadia ne pouvons qu'exprimer notre approbation de la conduite de M. Lindsay, le 28 du mois dernier, lequel avec promptitude et habileté, et en s'exposant beaucoup, aida à sauver la vie et les effets des malheureux naufragés jetés sur l'île ; non plus que nous ne pouvons cesser de louer les soins humains qu'il leur a donnés, en pourvoyant au soutien et à l'aise de pas moins de deux cent cinquante personnes pendant leur séjour sur l'île, ce qu'il n'a pu faire sans beaucoup d'inconvénient et de dommage pour lui et sa famille. C'est pourquoi nous osons espérer que les autorités à qui il appartient, verront à ce qu'il soit indemnisé ».*

## **LA DÉCISION PRISE**

Le 25 février 1832, la législature vota un Acte pour utiliser certaines sommes d'argent pour établir un dépôt de provision près de Cap-Chat pour les soins de personnes naufragées et pour d'autres fins. Parmi ces fins, on identifiait aussi de « *rembourser par un montant d'argent à Robert Noël Lindsay les provisions fournies pour des personnes naufragées* ». Le tout se situait dans le cadre d'une loi votée par le Parlement de Grande-Bretagne, intitulée *An Act for making more effectual Provision for the Government of the Province of Quebec in North America*. La décision concrète fut donc de donner au gardien une somme n'excédant pas quinze livres.

## **AUTRES CONSÉQUENCES IMPORTANTES À MENTIONNER**

On notera qu'Hortense Éléonore, fille du couple Lindsay-Mercure, est décédée le 27 octobre 1831, à l'âge de 2 ans et 3 mois, soit dans les semaines suivant le naufrage. On peut donc supposer que par contagion et promiscuité, elle fut aussi victime de l'épidémie de rougeole qui sévissait sur le bateau au moment du naufrage. On était bien avant l'invention des vaccins.

Des personnes auraient été enterrées à l'île Verte, dont Marie Kelly, 5 ans, fille de John et de Christine Kelly, de Dublin, Irlande.

Comme mentionné dans la *Liste des pilotes nommés par la Maison de la Trinité de Québec (1805-1846)*, le permis du pilote Benjamin Fortier fut révoqué le 25 octobre 1831 pour avoir causé la perte de l'Acadia.

Le bateau fut aussi une perte totale.

## CONCLUSION

Même si nous souhaiterions avoir des informations sur d'autres aspects, par exemple sur la participation des insulaires aux opérations de sauvetage, le récit de cet événement expose dramatiquement les dangers de la navigation à cette époque, tant sur l'Atlantique que sur le fleuve Saint-Laurent. Il donne aussi un exemple concret de l'aide apportée par un gardien et sa famille dans une situation de naufrage.

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Dionne, L. et Pelletier, G. (2009) Aide aux naufragés, pp. 82-87 dans : Cyr, L. et Tardif, J.C. (dir.) *L'île Verte : le fleuve, une île et son phare*. Québec, Les Éditions GID.
- Pelletier, G. et Dionne, L. (2006). Une page de l'histoire maritime du Saint-Laurent, secteur de l'île Verte et Cacouna. *L'Estuaire*, no 66, pp. 38-44.
- Comité des loisirs de l'île (1990) *Île Verte, avant-hier, au phare*. Les Éditions Lévesque-Langlois.
- Marine Journal, New Brunswick Courier*, 22 octobre 1831
- Notes de la législature du gouvernement de Québec du 31 janvier et du 25 février 1832 (trouvées dans Early Canadiana Online).
- The Quebec Mercury*, le 13 octobre 1831, XXVII (104), p. 698.

### Femmes et phares

(Par Jean Cloutier et Lise Cyr)

Le *Bulletin des Amis des phares* présente différentes facettes du rôle important des femmes dans l'histoire des phares, au passé et au présent. Pour cette édition, nous avons rencontré madame Judith Element, fière descendante de deux familles dont plusieurs représentants ont travaillé dans les phares.

### Judith Element

#### Fille de Yvon Element, gardien de phare

(Par Jean Cloutier et Lise Cyr)

« *Toutes ces années, c'était du bonheur* »

(Paroles de Judith lors de l'entrevue)

Dès sa naissance, Judith a été plongée dans l'univers des phares. Elle a vu le jour le 1<sup>er</sup> août 1961. Autant du côté de sa mère que du côté de son père, les familles avaient un destin croisé dans le monde des phares puisque plusieurs membres de deux lignages y ont travaillé. Originaires tous les deux de Cap-des-Rosiers, Alberta Ferguson a uni sa destinée à Yvon Element en 1959. Ses parents se sont fréquentés de nombreuses années avant de se marier. Ils avaient respectivement 35 et 32 ans au moment de leur mariage. Sa mère enseignait aux « petits anglais » à Grande-Grave, village fantôme maintenant enclavé dans le parc national Forillon. Son père travaillait déjà depuis plusieurs années à Anticosti. Il voyageait de la Gaspésie vers Anticosti et a été respectivement assistant, puis gardien principal. On ne sait pas exactement son parcours, mais on le retrouve à Heath Point (Pointe-Bruyères) en 1954 et il y est encore au moment de son mariage.

Judith Element en haut du phare Cap-des-Rosiers.  
Collection : Judith Element

### **La vie à Heath Point (Pointe-Bruyères) à Anticosti**

Pointe-Bruyères est située à l'extrémité la plus à l'est de l'île d'Anticosti. Pas de voisins, pas de village, l'isolation totale. Yvon Element et sa famille seront présents à Pointe-Bruyères jusqu'en 1965. Un premier enfant, Kenneth, naît en 1960 et la belle Judith arrive un an plus tard. Elle raconte que sa mère avait quitté Anticosti quelques semaines avant la date prévue de la naissance pour retourner accoucher dans sa famille en Gaspésie. C'était habituellement ce que les femmes faisaient, car elles étaient isolées et sans service pour les aider à donner naissance. Judith est donc née à l'hôpital de Gaspé. Deux semaines plus tard, la petite famille est prête à retourner à Anticosti. Une sœur de sa mère, Yvonne, les accompagne pour les relevailles.



Judith raconte que le retour à Anticosti s'est fait à bord du bateau *C.D. HOWE* conduit par le capitaine Gaudreau. Il ne faisait pas beau : il mouillait et ventait. Il n'y avait pas de quai près du phare. Les matelots ont aidé sa mère avec le bébé de deux semaines, sa tante Yvonne et son petit frère d'un an à descendre dans une chaloupe et les ont conduits à proximité de la plage. Son père les attendait avec un « buggy » qu'il avait reculé dans l'eau avec son tracteur. Lorsque tout ce beau monde a été transféré en sécurité dans la voiture, Yvon a mis le tracteur en marche. Comble de malchance, une

roue a cassé et chacun s'est retrouvé à patauger dans la bouette. Toute une arrivée sur Anticosti. Sa tante Yvonne est demeurée avec eux jusqu'en septembre et est retournée à Cap-des-Rosiers où elle était enseignante. Yvonne Ferguson, a joué un rôle important dans la commémoration des phares. Elle avait une mémoire infailible et elle est décédée à 100 ans en 2012. Soulignons qu'en 1981, elle a participé à l'émission « Reflets d'un pays » animée par Claude Charron et qu'elle a livré un témoignage éloquent sur la vie dans les phares et la participation de la famille Ferguson. Tout au long de sa vie, Yvonne Ferguson a été un pilier pour toute la famille ; elle les accueillait, les conseillait et sa porte était toujours grande ouverte.



Alberta Ferguson, Yvon Element Kenneth et Judith en compagnie du capitaine Gaudreau et son épouse à bord du *C.D. HOWE*. Collection : Judith Element

Judith garde peu de souvenirs de Heath Point de 1961 à 1965, car elle était très jeune. Plusieurs faits et anecdotes lui ont été relatés par ses parents. Sa mère lui a raconté l'accouchement d'Angélique Fortin, épouse d'Hermès Ste-Croix, assistant gardien. Cette dame était sourde et muette. Le travail a commencé avant le temps et ce sont ses parents qui ont dû procéder à l'accouchement. Ils étaient en communication par radio avec un médecin qui les dirigeait pour le travail. Cependant, c'était un cas de siège et finalement le bébé n'était pas vivant à la naissance. La mère de Judith est restée marquée par ce fait pénible, d'autant plus que cet événement est arrivé quelques mois avant son premier accouchement en juillet 1960. Les Ste-Croix ont quitté Anticosti après cette tragédie.

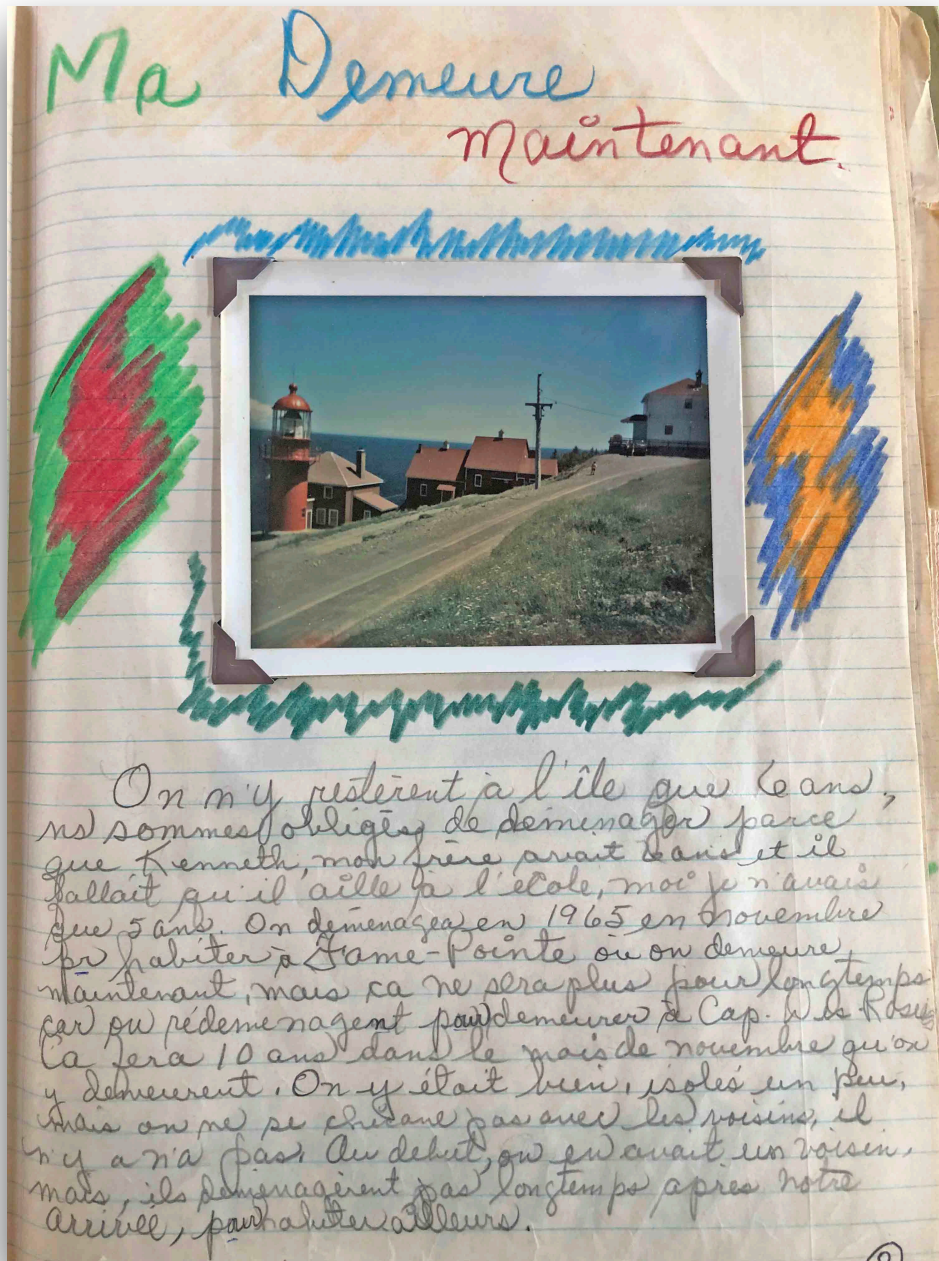
Judith se souvient également que son père parlait de quelques-uns des nombreux assistants qu'il a eus au cours de ces années : Roger Poulin, Gordon Trachy, Albert Beck, Hermès Ste-Croix. Pendant deux ans, il a eu son frère Léon comme assistant. Ce dernier et son épouse Georgette Lepage, venaient d'avoir un enfant et il semble que le quotidien des familles de Yvon et Léon Element sur Anticosti a été une période de plaisir et de bonheur. Yvon Element a quitté Heath Point en 1965 au moment où fût installée une tour à claire-voie. C'est justement son frère Léon qui l'a remplacé comme gardien principal en 1966 et 1967. Par la suite, la structure en pierre et en béton du phare a été dynamitée.



Party de homard à Heath Point : Alberta Ferguson, Judith, Kenneth et Yvon Element.  
Collection : Judith Element

## La vie à Pointe-à-la-Renommée

Deux raisons ont poussé la famille de Yvon Element à quitter Anticosti. Tout d'abord, le phare allait cesser ses activités. D'autre part, Kenneth, le frère de Judith, était en âge de commencer l'école et leur mère ne voulait pas qu'il aille en pension à l'extérieur. Deux postes de gardien étaient disponibles : un à Cap-Chat et l'autre à Pointe-à-la-Renommée. Yvon a préféré appliquer pour celui de Pointe-à-la-Renommée puisque cela le rapprochait de sa famille et de celle de son épouse Alberta Ferguson. Ils y sont demeurés jusqu'en novembre 1975.



Texte écrit par Judith lorsqu'elle avait 14 ans  
Collection : Judith Element

Judith se souvient que c'est à bord d'un hélicoptère qu'ils ont atterri à Pointe-à-la-Renommée. Toutes ces années ont passé très vite pour la jeune Judith. Elle se remémore ses années d'école élémentaire qu'elle a passées à L'Anse-à-Valleau, le village le plus près de Pointe-à-la-Renommée. Elle devait prendre un autobus qui passait sur la route 132. Rappelons que le phare est situé à environ cinq kilomètres de cette route principale. Son père, sa mère ou un des assistants devait conduire son frère et elle en auto et parfois en motoneige de la maison à la route 132. L'hiver, son père devait installer des chaînes sous les roues de la voiture pour gravir les côtes assez abruptes qui sillonnent le parcours. Elle se rappelle qu'à une occasion, c'est sa mère qui devait venir les chercher à l'école en auto. Elle n'avait pas pu gravir la « côte de la dam » et elle était sortie de l'auto et s'était cassé le pied. Elle a dû revenir vers la maison en se traînant avec son pied cassé sur une distance de trois kilomètres. L'assistant du temps, Yves Packwood, surnommé Ti-Vest, a cru que c'était un ours car elle avait un manteau de fourrure. Il s'est dépêché à aller chercher son fusil, mais il s'est vite rendu compte de son erreur. Finalement, sa mère a subi plusieurs opérations pour rétablir son pied cassé.

À bord du petit autobus qui les conduisait à l'école, il y avait des enfants d'une famille nombreuse qui habitait un peu plus haut sur le rang Saint-Héliér. Ils ne revenaient pas à la maison pour le dîner. Sa mère leur confectionnait un repas consistant avec une soupe, un repas dans un thermos et des galettes. C'est certain que le quotidien était plus facile qu'à Anticosti. Le travail de gardien était toujours aussi exigeant, mais les approvisionnements, la proximité des familles, les services en général étaient plus accessibles. La famille habitait la grande maison sur le haut de la falaise. Le sous-sol comprenait une chambre froide où ils pouvaient stocker des denrées dont un quart de lard salé et des conserves. Ils avaient également un congélateur. Cependant, il ne semble pas qu'ils aient cultivé de jardin, ni à Anticosti ni à Pointe-à-la-Renommée. Les assistants-gardiens disposaient d'une autre maison située plus bas.



La famille Element habitait la grande maison sur le dessus de la falaise

Collection: Judith Element

Plusieurs bâtiments complétaient l'ensemble de la station. Tout comme à Anticosti, ils avaient une étable et gardaient des animaux comme des cochons et des poules. Judith se souvient quand son père faisait boucherie. C'est à elle que revenait la responsabilité d'aller chercher les œufs dans le poulailler, mais elle détestait cette tâche, car les poules avaient des puces. À Anticosti, ils ont eu une vache mais ce n'était pas le cas à Pointe-à-la Renommée. Elle se rappelle que les habitants du coin, soit de L'Anse-à-Valleau et de Petit-Cap, apportaient leurs troupeaux de vaches paître dans les champs aux alentours du phare au printemps. Son père devait klaxonner pour les éloigner du chemin du phare lorsqu'il passait. Les fermiers revenaient récupérer les animaux l'automne venu.

Pour les besoins du phare, son père faisait des réquisitions au Ministère pour les articles nécessaires à la bonne marche de la station. La commande arrivait à bord d'un camion remorque d'une longueur de 53 pieds (16 mètres). Il semble que c'était spectaculaire de voir le conducteur se rendre jusqu'au phare, car le chemin était étroit et difficile d'accès. Lorsque son père avait besoin de se procurer rapidement des articles, il se rendait tout simplement au village et achetait directement les articles au magasin général.

Pour les besoins de la maisonnée, sa mère commandait dans les catalogues Sears ou Eaton. Sa mère ne participait pas aux tâches reliées au phare, mais elle faisait des travaux d'entretien comme la peinture des bâtiments ou encore appliquer le mastic sur les fenêtres. C'était souvent elle qui communiquait les informations avec le système de radio-téléphone. Le phare devait se rapporter sur une base régulière au poste principal de la Garde côtière, situé à Rivière-au-Renard. Le responsable, monsieur Charles Dufresne, était un bon ami de la famille et Jean-Marc Poirier, un cousin d'Yvon, y travaillait aussi.



Alberta Ferguson à côté du radio-téléphone  
Collection : Judith Element

Du côté des loisirs, les activités ne manquaient pas. Il y avait toujours de la visite. Le soir, la famille jouait aux cartes. Judith et son frère invitaient souvent des amis à la maison. Leur père avait installé une balançoire dans la cave. L'hiver, il avait organisé une patinoire dans le garage. Parfois, les deux enfants montaient sur le toit du garage et se laissaient glisser à bord de leur « soucoupe volante ». De nombreux assistants se succédaient pour aider Yvon Element dans ses travaux quotidiens. Parmi ceux-ci, il y avait le cousin Lewis Gleeton (fils du gardien Owen Gleeton), qui était venu un hiver et



vivait avec eux dans la maison. Il a enseigné la guitare à Kenneth. La musique était présente dans la maison puisque Alberta jouait du piano et leur a enseigné les rudiments de cet instrument. Judith se souvient qu'ils avaient alors une télévision : l'antenne était placée dans le grenier et il fallait qu'ils aillent la tourner selon qu'ils voulaient prendre un ou l'autre des deux postes disponibles à Pointe-à-la-Renommée à cette époque.

Judith a eu une enfance très heureuse. Cependant, un drame est venu assombrir ce panorama en 1974 : le décès du petit Patrick alors âgé de 8 ans. Un troisième enfant

était né de l'union d'Yvon et Alberta. Patrick a vu le jour en février 1966. Sa mère disait que Patrick tenait plutôt du côté des Ferguson, car c'était un petit blond aux yeux bleus alors que Kenneth et Judith avaient les cheveux bruns et les yeux bruns comme les Element. Judith dit qu'elle s'amusait beaucoup avec son petit frère. La famille était venue à Cap-des-Rosiers chez le père d'Yvon. C'est en voulant traverser la route 132 que l'enfant a lâché la main de son père et s'est fait frapper par une voiture. Ce fut un moment de grande peine et même de dépression pour la mère de Judith.



Judith, Patrick et Kenneth à Fame Point  
Collection : Judith Element

L'aventure à Pointe-à-la-Renommée a pris fin en novembre 1975 au moment de l'automatisation de cette station. Les trois années subséquentes, Yvon a voyagé et travaillé au phare de l'île du Corossol localisé près de Sept-Îles.

### **La vie à Cap-des-Rosiers**

De son côté, la famille a aménagé dans la maison des grands-parents. Hormidas Element et son épouse Alberta Savage avait eu une terre à Cap-des-Rosiers. Ils ont subi l'expropriation au moment de la création du parc Forillon en 1970. Ils se sont construit une maison de type « bungalow » dans le village de Cap-des-Rosiers. Comme fils aîné de la famille, Yvon Element héritait de cette demeure. Les grands-parents vivaient au premier plancher et la famille d'Yvon avait ses quartiers au sous-sol aménagé. Yvon revenait régulièrement retrouver sa famille et repartait faire son « chiffre » sur l'île du Corossol. C'est en 1972 que le système de deux équipes de gardiens se relayant aux deux semaines a été instauré dans certaines stations situées sur des îles comme l'île au Corossol.

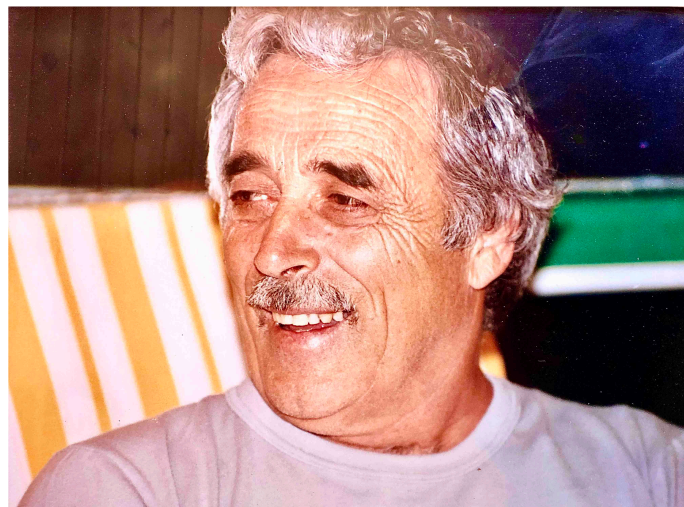


Le phare du Cap-des-Rosiers . Photo : Patrick Matte

Judith et son frère Ken étaient alors adolescents et fréquentaient l'école polyvalente de Rivière-au-Renard. Comme tous les jeunes de cet âge, ils recevaient leurs amis sous le regard réprobateur des personnes âgées qu'étaient les grands-parents Element. C'était toute une adaptation autant pour les grands-parents que pour la mère de Judith. C'est pourquoi cette dernière a été vraiment contente lorsque son mari a pris la charge du phare de Cap-des-Rosiers de 1978 à 1981. Le couple est déménagé dans une roulotte laissée par l'ancien gardien Paul-Roger Caron. Il y avait encore une maison de gardien sur le terrain du phare, mais elle était en très mauvais état. Judith et son frère étaient alors partis étudier à Rimouski, mais il arrivait qu'ils aillent encore dans la vieille maison lorsqu'ils venaient chez leurs parents durant l'été.

À la suite de l'automatisation du phare de Cap-des-Rosiers en 1981, Yvon Element n'était plus affilié à un seul phare. Il partait sur des horaires de quinze jours. On le retrouve au phare de l'île du Corossol avec Marcel Galienne, à celui de l'île Rouge et à celui du Haut-fond Prince. Judith indique que son père arrêtait à Rimouski leur laisser des victuailles concoctées par leur mère lorsqu'il allait prendre l'hélicoptère à Rivière-du-Loup pour le conduire aux phares du Bas-du-Fleuve. Il était sur l'île du Corossol lorsqu'il fut appelé pour se rendre au chevet de son épouse mourante en 1985. Pour sa part, il a vécu jusqu'en 1996, année où il est tombé en bas de son cabanon. Sa rate a éclaté et il a dû être hospitalisé à Montréal où il est décédé après plusieurs mois de soins.

Yvon Element en 1995  
Collection : Judith Element



### **Des Gaspésiens de la Pointe dans les phares**

Plusieurs membres des familles Element et Ferguson sont étroitement liés à l'univers des phares, que ce soit par parenté ou par alliance.

#### **Du côté des Element**

Cette famille serait arrivée en Gaspésie en 1757 et proviendrait de Bovington en Angleterre. Les générations suivantes seraient plutôt des cultivateurs installés à Saint-Maurice-de-l'Échourie. Hormidas Element et son épouse Alberta Savage ont eu une terre à Cap-des-Rosiers et y ont élevé leurs treize enfants. Sur ce nombre, deux ont travaillé dans les phares : l'aîné Yvon et Léon le plus jeune.

On sait qu'Yvon a travaillé dans les phares d'Anticosti au milieu des années 1950 comme assistant-gardien. On le retrouve comme gardien principal à Heath Point (Pointe-Bruyères) de 1959 à 1965, à Pointe-à-la Renommée (Fame Point) de 1965 à 1975, à Cap-des-Rosiers de 1978 à 1981. Il travaille ensuite à Corossol, à l'île Rouge et au Haut-fond Prince.

De son côté, Léon a été assistant sur Anticosti et Corossol. Comme gardien principal, il a été à Heath Point en 1966 et 1967 et à Cap-de-Rabast de 1967 à 1970. Par la suite, on sait qu'il a travaillé au phare de Corossol durant les mêmes années que son frère Yvon, mais n'était pas sur les mêmes équipes de travail.

#### **Du côté des Ferguson**

Cette famille serait également d'origine d'Angleterre. Implantée en Gaspésie depuis plusieurs générations à Cap-des-Rosiers, ils ont des liens avec les Kavanagh qui ont survécu au naufrage du *Carrick* en 1847. Parmi la fratrie Ferguson, plusieurs ont débuté comme assistant, mais nous n'avons pas les détails de leur parcours. Nous avons les dates de leurs responsabilités comme gardien principal :

**Joseph Ferguson**, marié à Alma Kavanagh, a été gardien au phare de Cap-des-Rosiers de 1927 à 1931, puis de 1935 à 1951. Il est décédé en 1953, suivi par son épouse à peine trois mois plus tard.

**Paul-Albert Ferguson** : gardien au phare de l'escarpement Bagot (Bagot Bluff) à Anticosti en 1956.

**Évariste Ferguson** : gardien au Pointe-Sud-Ouest à Anticosti en 1957-1958. Il était présent avec son beau-frère Owen Gleeton lorsqu'il y a eu le feu dans la tour en 1958. Il est allé au Pointe-Mitis par la suite de 1959 à 1970.

**Rémi Ferguson** : gardien au phare de Rivière-Madeleine de 1956 à 1965 à celui de Cap-de-Rabast en 1965-1966.

Owen Gleeton, marié à **Simone Ferguson**, a été assistant à Anticosti avec plusieurs beaux-frères dont Évariste Ferguson. Il a été gardien principal à Cap-des-Rosiers en

1971-1972. On le retrouve au phare de Mitis en 1969. Un de ses fils, Lewis, a travaillé comme assistant d'Yvon Element à Pointe-à-la-Renommée.

Robert Kavanagh, originaire de Cap-des-Rosiers et cousin de Alma, épouse de **Joseph Ferguson** a travaillé dans plusieurs phares de la Côte-Nord. Il a été assistant à Pointe-des-Monts et gardien principal au phare de l'île-aux-Perroquets de 1948 à 1976. Il était marié à Mary Collins qui a publié en 2003 le livre *Femme de gardien de phare* relatant la vie quotidienne sur cette île isolée au large de Longue-Pointe-de-Mingan.

Note : Pour raviver ses souvenirs, Judith a consulté plusieurs personnes de sa famille, dont son frère Ken, ainsi que des cousins et des cousines et elle tient à les en remercier sincèrement. En terminant, nous remercions Judith Element pour cet extraordinaire témoignage qui nous livre des pans méconnus de ce patrimoine du vécu de ces familles qui ont œuvré dans les phares du Québec.

## Le phare de Pointe-à-la-Renommée prend un virage numérique

(Par : Joanie Francoeur)

À l'origine, le hameau isolé de Pointe-à-la-Renommée avait pour fonction de guider les voyageurs navigants sur le Saint-Laurent en lieu sûr. Aujourd'hui, le site a comme vocation de guider les touristes et les citoyens vers un havre de paix et de relaxation où ils peuvent s'arrêter et prendre le temps de découvrir l'histoire exaltante du phare, de ses gardiens et des opérateurs de la station de radiotélégraphie maritime.

Avec un investissement de plus de 470 000 \$, nous avons procédé au renouvellement des expositions en intégrant un volet multimédia qui vient rajeunir l'offre du site historique. Les expositions permanentes de nouvelles conceptions, amènent les visiteurs au cœur de l'histoire des communications maritimes avec des animations immersives et interactives. (Projection vidéo, petit théâtre, animatiques dans le phare, parcours audio, etc.)



Pour compléter l'expérience, nous avons ajouté un spectacle poétique de projections en soirée. Une interprétation musicale du territoire, de ses bâtiments et de ses occupants. Véritable plongée sonore au cœur d'une époque héroïque où la vie était tranquille, mais toujours active ; les dangers rares, mais toujours présents. Une symphonie de bruits orchestrés et de pixels évocateurs qui tissent une histoire qui se laisse deviner davantage que raconter.

Une escapade historique intemporelle à ne pas manquer en 2022.

## Histoire de la roue à gouverner du bateau-phare No 7

(Par : Jean Cloutier)

À l'embouchure du Saguenay, situé à quelque 4,5 milles nautiques (8 km) au sud-est du village de Tadoussac, nous retrouvons le Haut-fond Prince, couvert d'environ 12 pieds (3,7 m) d'eau à marée basse. Aujourd'hui, ce danger est annoncé par la présence d'un pilier-phare rouge ayant la forme d'un fuseau. Le pilier du Haut-fond Prince n'a pas toujours été là. En effet, il fut précédé par des bateaux-phares.

Le premier de ces bâtiments fut le PRINCE SHOAL No 7, construit en fer en Grande-Bretagne en 1873 sous le nom de HALIFAX. Gréé en goélette, le bateau-phare mesurait 92 pieds (28 m) et n'avait aucun autre moyen de propulsion que ses voiles. Initialement destiné au banc Sambro, aux approches du port d'Halifax, il s'avéra inapte à affronter les tempêtes de la côte Atlantique. C'est alors qu'il fut temporairement réassigné à l'île Rouge en 1874, pour ensuite servir en permanence au poste de mouillage de la Traverse d'en bas sous l'appellation LOWER TRAVERSE, jusqu'à la mise en service d'un pilier-phare à cet endroit en juillet 1904.



Le bateau-phare No.7, nous remarquons sa roue à gouverner sur le pont arrière. ANC

En 1887, lors de son séjour dans la Traverse St-Roch, le navire LOYAL entra en collision avec ce bateau-phare qui sombra. Le phare flottant en fer passa une année sous l'eau avant d'être relevé à l'automne 1888. Il ne restait pratiquement que la coque, car les mâts, les gréments et la roue avaient tous été arrachés, probablement par le

mouvement des glaces. Finalement, les travaux de réparation du TRAVERSE LIGHTSHIP, entrepris le 9 avril 1889 se terminèrent le 6 juillet suivant. Le bateau-phare entièrement peint en rouge portait sur ses flancs la mention LOWER TRAVERSE. Un remorqueur le toue à son poste de mouillage le 8 juillet 1889. Il aura fallu près de quinze mois pour que toute trace de la terrible collision du 16 avril 1887 disparaisse définitivement et ne fasse plus partie que d'un mauvais souvenir. Le LOWER TRAVERSE sera le chien de garde des lieux jusqu'en 1904, moment où on réussit à mettre en place un pilier-phare. Une nouvelle carrière s'annonce pour lui aux récifs du Haut-fond Prince dont il portera le nom sur ses flancs. Au printemps 1905, le bateau-phare, dorénavant désigné « PRINCE SHOAL No 7 », arrivait à son nouveau mouillage. Ce ne sont donc pas les collisions qui ont eu raison du bateau-phare No 7, mais son âge. Sa carrière de bateau-phare se termina en 1957.

Le peintre de marine Yves Bérubé s'est installé à L'Isle-aux-Coudres pendant un certain temps et il s'est fait plusieurs amis parmi les marins de l'endroit. Un de ses chums était Conrad Harvey qui travaillait sur le traversier de L'Isle-aux-Coudres. Il raconte :

*« J'allais le voir de temps en temps et à un moment donné, Je suis passé sur la route devant chez lui, pis j'ai vue accoté sur la pile de bois de chauffage, cette roue de bateau là. Alors j'ai arrêté dans le driveway et j'ai dit : "Hey Conrad, pourquoi ta roue est dehors ? Il m'a dit : Ma femme est tannée de la voir la roue, a m'a dit d'envoyer ça sur la pile de bois pour faire du bois de chauffage" ».*



Alors Yves lui a offert 50 \$ pour cette roue et son ami a accepté en lui disant : « O.K. pars avec ! » Et ce fut une bonne chose, car elle aurait terminé dans le poêle à bois.

En 1957, le bateau-phare No 7 de l'entrée du Saguenay a été remplacé par le bateau-phare No 20 provenant de la batture de l'île Blanche. L'année suivante, il a été transféré à Saint-Joseph-de-la-Rive où il a été dégréé de façon à récupérer seulement la coque. M. Conrad Harvey avait alors conservé la roue à gouverner. Cette roue est demeurée de 1959 à 1995, soit 36 années dans l'humidité et la terre de sa cave et son garage. Ce qui explique le mauvais état de conservation et la pourriture de plusieurs parties. De 1996 à 2014, soit 18 ans, Yves a eu l'intention de la restaurer sans jamais avoir le temps. Toutefois, elle était maintenant au sec et sa condition n'empirait pas vraiment.

Jean Cloutier et Yves Bérubé ainsi que la roue à gouverner du bateau-phare No.7 Photo : Marion Fontaine

En 2010, Jean Cloutier a débuté ses recherches pour écrire un livre à propos des bateaux-phares du Saint-Laurent. Sachant qu'Yves Bérubé avait déjà peint une toile représentant la coque du bateau-phare No 7 au quai de St-Joseph, il lui a téléphoné. C'est lors de cet échange qu'Yves a proposé de produire la peinture qui allait servir pour la page couverture du livre à venir. En 2013, Yves a annoncé à Jean qu'il avait dans sa collection la roue à gouverner du bateau-phare No 7. Étant donné toutes les recherches que Jean faisait sur ce sujet, Yves a décidé de lui donner. C'est à lui que devait revenir cet artefact. Yves Bérubé demeurait alors à Lunenburg, en Nouvelle-Écosse et ce fut un beau voyage que d'aller chercher cette roue.

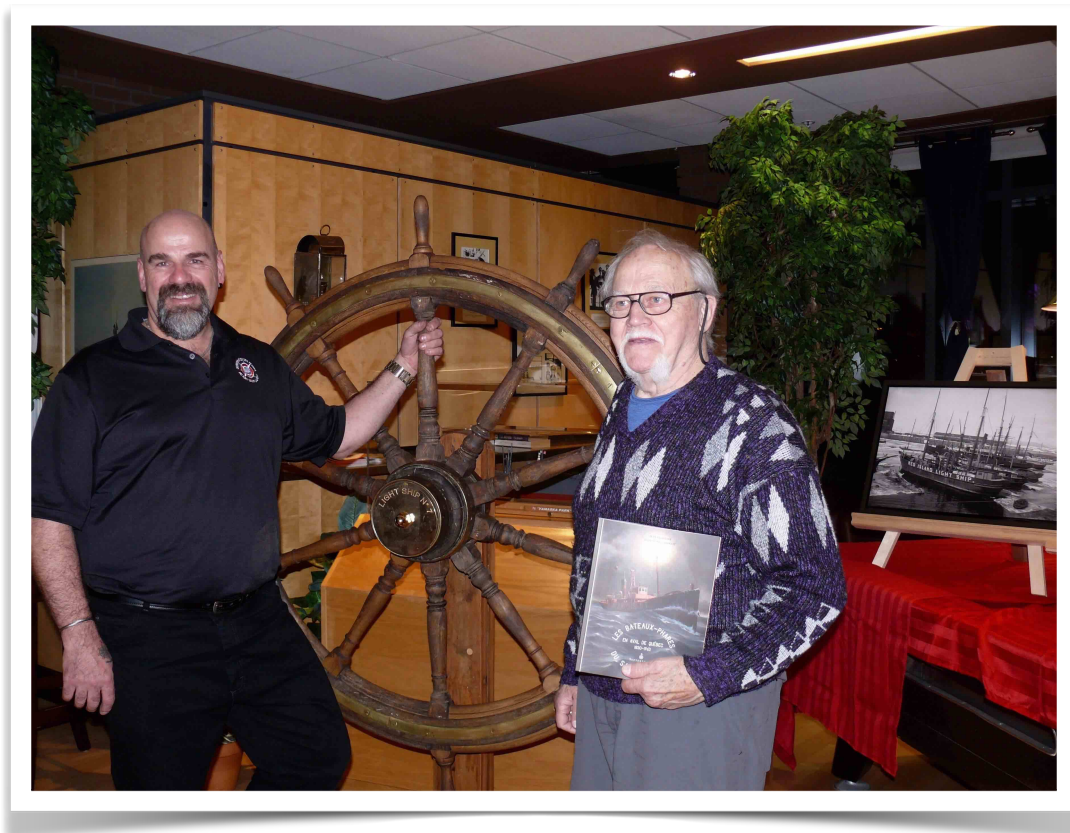


L'ébéniste Basil Javaux et Jean Cloutier travaillant à restaurer la roue à gouverner

C'était un superbe cadeau, mais aussi un énorme défi, car elle était partiellement grugée par la pourriture. Pour la garder d'une seule pièce et ne pas la voir tomber en morceaux, elle tenait avec du tape et des ficelles. Cette roue datait de la reconstruction du navire en 1889 après avoir passé une année sous l'eau. Un fait intéressant à propos de cette roue est que le moyeu est un moyeu de roue de charrette à partir duquel la roue de navigation a été élaborée. Une fois la roue de retour à Québec, Jean Cloutier l'a apportée chez Basil Javaux, un ébéniste de l'île d'Orléans. Ensemble, ils ont complètement démonté cette roue afin que Basil reproduise toutes les pièces en plusieurs exemplaires. Lors de l'assemblage, il fallait garder le plus de morceaux d'origine possible et plusieurs pièces trop détériorées ont été remplacées, d'autres ont été coupées pour garder la partie saine et la partie pourrie a été remplacée.



Après plusieurs heures de travail, la roue du bateau-phare No 7 était entièrement remontée, teinte et vernie, juste à temps pour être exposée lors du lancement du livre : *Les bateaux-phares du Saint-Laurent 1830-1963*.



Le pilote Jean Cloutier et la Capitaine Dan Dionne devant la roue à gouverner du bateau-phare No.7

Le dernier bateau-phare a quitté le St-Laurent en 1963. Cette roue qui se trouvait sur le pont arrière du navire est probablement le plus gros artéfact qui a subsisté, provenant d'un bateau-phare du Saint-Laurent.



### **Phare d'Ukraine** (Par : Jean Cloutier)



Depuis plusieurs semaines, l'Ukraine est au centre de nos discussions et préoccupations. Toutefois, avant l'invasion de l'Ukraine par l'armée russe, très peu de gens savaient où se trouvait ce pays et encore moins si ce pays était enclavé entre d'autres pays ou s'il avait un accès à la mer. Par conséquent, peu de gens connaissaient l'existence des phares en Ukraine.

Le sud de l'Ukraine donne sur la Mer noire et la mer d'Azov. L'Ukraine a le plus gros potentiel portuaire de tous les pays entourant la Mer noire car elle possède 18 ports et ses installations de sécurité maritime comprennent une soixantaine de phares.



Le plus connu et reconnu des phares d'Ukraine est sans contredit le phare d'Adziogol, aussi connu sous le nom de Stanislav-Adzhyhol ou Stanislav Range Rear light. C'est un phare de structure hyperboloïde situé sur un écueil du Golfe borysthénique à 32 km. au sud-ouest de la ville de Kherson.

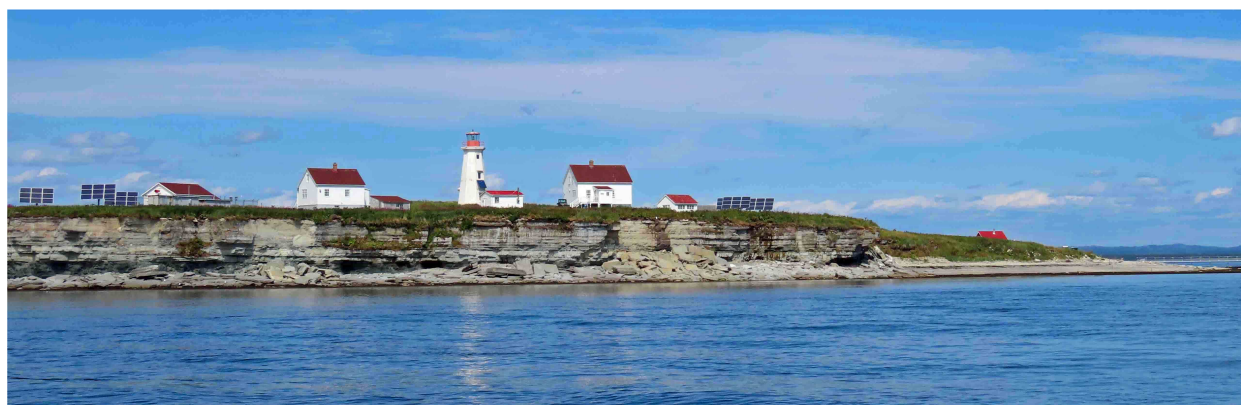
Cette armature complexe en métal a été construite entre 1909 et 1911. C'est le feu arrière des alignements menant les navires à l'entrée du fleuve Dniepr. Étrangement, la maison du gardien est située à l'intérieur de la base de cette l'ossature de 64 mètres (211 pieds) de haut. Un escalier colimaçon au centre donne accès à la lanterne. C'est le 16<sup>e</sup> plus grand phare traditionnel du monde et le plus grand d'Ukraine. Le feu avant de ces alignements (Stanislav-Adzhyhol Range Front light) a une construction semblable à son grand frère et mesure 24 mètres (79 pieds) de hauteur. Ils ont été allumés pour la première fois en 1915.



## Corporation de l'Île-aux-Perroquets

Vivez l'expérience de la vie insulaire d'un gardien de phare. Dans une auberge confortable et authentique, faites un bond dans le passé avec un séjour écoresponsable rythmé par la lumière du phare, tout près des macareux.

Totalement immergés dans les vents du golfe du Saint-Laurent et dans un espace insulaire exceptionnel, les visiteurs pourront dormir au cœur de la station du phare de l'Île aux Perroquets. Ils seront hébergés dans la maison du gardien ou dans celle de l'assistant.



Pour information et réservations :

**Période d'ouverture du 1<sup>er</sup> juin au 31 août 2022**

[www.ileauxperroquets.ca](http://www.ileauxperroquets.ca)

418 949-0005 ou 1 855 717-5657



### Rétrospective journalistique :

À l'automne 1999, le phare de Cap-des-Rosiers faisait la page couverture du magazine « **Patrimoine** », le magazine de la fondation Héritage Canada. L'article principal de ce document était « **Sauvons nos phares** ». Vingt-trois ans plus tard, le phare de Cap-des-Rosiers est loin d'être sauvé et son propriétaire, le gouvernement fédéral, ne semble pas pressé d'agir !

Automne 1999

# PATRIMOINE



LE MAGAZINE DE LA FONDATION HÉRITAGE CANADA

## Sauvons nos phares

Les géants des Prairies,  
menacés de disparition

## OZÉNIPHARE DELISLE

Un marin sans tatouage n'en est pas vraiment un ! Chaque tatouage a une signification spécifique, que ce soit : l'ancre de marine, la rose des vents, la roue à gouverner, l'étoile, la tortue de mer, le phare ou l'hirondelle. En ce sens, l'hirondelle est l'animal le plus représenté sur le corps des marins. Il est symbole de chance, d'espoir, de retrouvailles, d'attachement à sa famille et plus encore. Certains navigateurs se faisaient également tatouer une hirondelle après avoir parcouru 5 000 milles en mer et une deuxième après avoir parcouru 10 000 milles...

Moi je me suis fait tatouer un hibou  
parce que cet animal est comme mon phare...  
Il veille toute la nuit avec ses deux grands yeux qui scrutent l'horizon,  
sur une tête pouvant pivoter à 360 degrés.  
Ça devrait être le tatouage officiel des gardiens de phares !



Cloutier-2022

## La page Facebook de La route des phares



Entre chacun de nos ***Bulletins des Amis des phares***, vous pouvez nous suivre sur notre page Facebook pour y trouver des informations, des liens, nos capsules historiques et plus encore.

<https://www.facebook.com/routedesphares>

Si vous avez des commentaires, des suggestions, des témoignages, des corrections, des ajouts, des textes ou des photos qui sont appropriés pour la prochaine parution, veuillez les transmettre à : Jean Cloutier de la Corporation des gestionnaires de phare de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent à l'adresse suivante :

[corporation@routedesphares.qc.ca](mailto:corporation@routedesphares.qc.ca)

### **Comité du *Bulletin des Amis des phares* :**

Jean Cloutier, Marie-Christine Payette, Lise Cyr, Patrick Matte

### **Nous désirons remercier tous nos collaborateurs non gestionnaires de phares :**

Mme Louise Newbury, Judith Element, Jocelyn Lindsay